

Title	辛亥革命前夜における東三省：「錦瓊鐵路借款問題」をめぐって
Author(s)	西村, 成雄
Citation	大阪外国語大学学報. 37 p.93-p.103
Issue Date	1976-03-01
oaire:version	VoR
URL	https://hdl.handle.net/11094/80596
rights	
Note	

Osaka University Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

Osaka University

辛亥革命前夜における東三省

——「錦環鐵路借款問題」をめぐる——

西 村 成 雄

The Chinchow-Aigun railway affair
on the eve of the Revolution of 1911

Shigeo NISHIMURA

論錦環鐵路問題

——辛亥革命前夕東三省總督錫良の對外認識——

西 村 成 雄

一九〇八年、清政府決定實行「借債築路」而任張之洞以軍機大臣兼充粵漢和鄂境川漢鐵路督辦大臣。從此以後、湖南湖北各地紳商軍學界有組織地發動拒債自辦鐵路運動。清政府對這些爭路風潮企圖反擊展開了借債築路函電討論運動。在這次運動中以「開明」著稱的東三省總督錫良和湖廣總督瑞澂起了很大的影響作用。在這篇文章裡、我以東三省總督錫良就世界政治的觀點怎樣去認識它而採取應有的行動、加以說明。

錫良分析世界政治的情況而主張「日俄之視我東三省為殖民地、環球皆知」、
「若武備不修、……不出三稔、恐閔以東、將為朝鮮之續耳」。為了避免這樣危機、他提出借債築路政策說：「東省生路祇此錦環一條、東省生機祇有均權一法」。錫良議設錦環鐵路的目的有兩方面；一方面是反對日本和俄國壟斷東三省、另一方面是利用外交使各國互相牽制。這種「列強牽制之說」就是清政府的基本政策。一九〇九年八月、清政府特頒密諭「莫如廣闊商埠、俾外人鑒至、隱杜壟斷之謀、厚集洋債、俾外款內輸、陰作牽制之計。既使各國互均勢力、兼使內地藉以振興、似尚不為無見」。一九〇九年十月二日、錫良根據中央政府政策與美國四大銀行和英商保齡公司訂立錦環鐵路借款包工草合同。

可是、以「籌借外款、議築鐵路、以保危局」為主旨的錦環鐵路建設是不能實現的。這是為什麼呢？其原因有兩個：一個是日俄兩國的抵抗、還有一個是清政府中央權力內部的矛盾。日本和俄國政府收到錦環鐵路建設的消息後就抗議清政府。在帝國主義列強壓迫下、清政府外務部對錫良表示：「錦環路事、日俄兩國來照、要求甚多、其餘各國意見尚未得、實合同應從援議」。至一九一一年一月十五日終於決定將錦環路的合同作廢。其次、組成中央政府的親美派袁世凱勢力被攝政王載灃勢力所排斥、錦環鐵路的計畫便完全無法去實現。雖然這一計畫被擱置下去、可是美國資本家在湖廣鐵路借款合同裡得到了不少的利益。

從此看來、清政府的鐵路政策還免不了受到「前門拒虎、後門進狼」的毀謗。這也可以說錫良在東三省擔任這一系列政策中的一個重要環節。

この小論では、本格的な「憲政段階」における東三省総督錫良の対外認識を検討し、辛亥革命にいたる政治的前提の一つをあきらかにしたい。^①

錫良が在任中(1909年2月9日から1911年4月20日)に関与した対外問題のなかで、重要なものをあげると、まずかれの就任直後、前年度(1908年)から懸案となっていて、ボイコット運動にまで発展したいわゆる「安奉鉄道改築問題」、および「錦瓊鐵路建設問題」の二つにまとめることができる。安奉鉄道改築問題については、菊池貴晴氏のボイコットの研究があるので、ここでふれずにおく。^②

以下、錦瓊鐵路(錦州—瓊瑋)建設をめぐる問題へのてがかりを、錫良にそくしてとらえてみよう。

I.

まず、東三省の置かれた国際的政治環境は、錫良にどのようなものとして認識されていたであろうか。錫良は、東三省総督に任ぜられて、北京に滞在していたとき、奉天右参贊錢能訓と協議して次のような意見を上申ししていた。

至於外交之危迫，全在我無實力以爲抵禦，故相逼而來，幾無餘地，然我急欲籌抵禦之方，則必先擴充實力，而所謂實力者，如開銀行，修鐵路，開放商埠，興辦實業，廣開屯墾，籌邊馭蒙，諸大政均屬急不可緩之事^③

この意見は、対外矛盾の激化を内政の充実化によって克服しようとしており、しかもその「充実化」の具体的施策において、徹底した列強への依存従属を前提としていたことは、「憲政」という内政問題がきわめて密接に対外矛盾と結びあわされて意識にのぼっていたことがよみとれる。

これは、東三省におけるとらえ方だけではないが、とくに帝国主義列強の矛盾の激しい東三省においてこそより明確に意識されていたのではないかと考えられる。時あたかも、日露戦争後の日本と清国の外交関係がますます帝国主義と半植民地国との関係として編成されつつあった頃であった。日本政府の対清政策は、東三省地域への政策として集約されるが、「ポーツマス条約」および「中日東三省事宜条約」(「満州に関する条約」)を基礎として、第一次西園寺内閣の時に伊藤博文の首唱で開催された「満州問題に関する協議会」(1906年5月22日)での諸決定を経て、第二次桂内閣の成立と小林壽太郎外相の就任を機として1908年9月25日に閣議決定された「帝国ノ対外政策方針決定ニ関スル件」のなかの対清政策、および「満州ニ関スル対清諸問題解決方針決定ノ件」がその具体化であった。第二次桂内閣の基本方針はこう述べていた。

「専ら名ヲ去り実ヲ取ルノ方法ニ依り、我勢力ヲ同国内に扶植シ」、「満州ノ現状ヲ将来永遠ニ涉リテ持続スルノ目的ヲ達シ得ベキノ策ヲ講ズルヲ心要ナリトス」「満州ニ於ケル我特殊ノ地位ニ関シテハ、漸次列国ヲシテ之ヲ承認セシムルノ手段ヲ取ルベシ」^④。この方針のもとに、小林外相は、駐清公使伊集院彦吉とともに積極的な「対清外交」を展開し、翌年1909年8月6日には安奉

線改築を一方的に断行する「最後通牒」をつきつけて清朝を屈服させ、同月19日、奉天で「安奉鉄道に関する覚書」を結んだ。さらに、日本側から清国に提起して懸案となっていた「間島」の疆域問題、新民屯法庫門鉄道問題、大石橋營口鉄道問題、京奉延長問題、撫順煙台炭鉱問題、安奉線沿線鉱務問題など六件を、同年9月4日、「間島に関する日清協約」「満州五案件に関する日清協約」^⑥として締結するにいたった。まさしく、前年9月25日の閣議決定にあるごとく「一括シテ清国政府ト協商ヲ遂ゲ」たというべきであろう。

ところで、小林外相はすでに第25回帝国議会において「清国に対する帝国の政策は、門戸開放機会均等の主義を厳守するにある」と述べ、さらに、アメリカへの移民問題との関連で、「日露戦役の結果、帝国の経営を行うべき地域の拡大を見るに至ったので、わが民族がみだりに遠隔の外国領地に散布することは避け、なるべくこれを帝国新発展の方面に集中し、その結合一致の力によって経営を行うことを必要とするに至った」と演説していた。^⑦これは、日本人移民をめぐるアメリカとの矛盾激化を、「帝国新発展の方面」へ転嫁することで、いわば日米矛盾の緩和と「満韓集中」による日本勢力扶植を企図していたのである。当時、小村外相は「帝国主義者ノ所信ニ傾聴シ以テ万般ノ對外政策ヲ実行セリ」と評されていたが、^⑧この演説にたいして、ウェストミンスター・ガゼット紙は、小村外相による門戸開放機会均等主義の明言にもかかわらず「尚未ダ満州ニ実現セラレズトイフ在極東欧州人ノ陳情ヲ無視スルコト能ハズ」と伝え、^⑨そのほかの外国各紙の反響も東三省における日本の独占的優位をかなり懸念する傾向を示していた。

そして、日本が安奉線問題をはじめとして、清朝と強引に条約を締結して後、1909年12月18日、アメリカの「満州鉄道中立化提案」(Knox's neutralisation proposal)がなされた。日本側は、これにたいし「満州ニ於テ日本国所属鉄道ニ関係アル地方ニハ、日本人経営ニ係ル諸般商工業ノ勃興セルモノ多ク」「之等ノ企業ハ、満州ノ繁栄進歩ニ貢献スルコト極メテ顯著ナルモノナリ、而シテ右経営ノ発達ノ件ニテハ多数ノ日本臣民之ニ関与シ、巨額ノ日本資金之ニ供セラルル」という利害関係から、^⑩ロシアとともに、強硬な拒否回答を、1910年1月、アメリカに与えた。このアメリカの「ノックス中立化提案」は、イギリスなどの反対にあって、一応挫折することになるが、当時、ニューヨーク・タイムズ紙は「列国ノ利害ハ衝突シ、若シクハ衝突セザルニセヨ、調和シ難キノ觀アルヲ看取スルコトヲ得タリ」と論評を加え、^⑪ニューヨーク・ヘラルド紙も「清国政府ハ夙ニ日本ノ意中ヲ忖度セシカ、今ヤ日露両国ハ結托シテ、全然清国ノ保全ヲ滅却セシメントスルモノナルコトヲ十分ニ信憑スルニ至レリ」と伝えて、東三省をめぐる帝国主義列強間の調和しえない矛盾と、列強のなかの日本とロシアの東三省における共通の利害関係をはっきりと指摘していた。この見とおしは、1910年7月4日、「日露第二回協約」が締結されることで実証されたのである。

この「日露第二回協約」は秘密協約の部分を含んでいるが、その第一条において、1907年7月30日の第一回協約で定められた東三省における日本とロシアの「分界線」をもって、「満州ニ於ケル両国特殊利益ノ各地域ヲ劃定セルモノト承認ス」と規定したことは、勢力範囲分割を正式に

条文化したものとして注目に値する。同じく、第五条でも、「特殊利益」が侵害された時の共同行動の相互援助をとりきめていた。また、第二回協約の締結は、「第一回協約」に含まれる秘密協約第二条「露西亜国ハ日本国ト韓国トノ間ニ於テ現行諸条約及協約ニ基キ存在スル政事的利害共通ノ關係ヲ承認シ、該關係ノ益々發展ヲ来スニ當リ之ヲ妨礙シ又ハ之ニ干涉セザルコトヲ約ス」という条項が、今や具体的に適用されるにいたったことを意味していた。^⑬ ドイツのある新聞はこう述べていた。「合邦ハ現代ノ一流行ナリ、曩ニ奥国ハ『ヘルツェゴヴィナ』及『ボスニヤ』ヲ併呑シテ近東ニ於ケル合邦ノ実行ヲ挙ゲシガ、極東ニ於テモ亦同様ノ事態生ゼントス」「露国ハ政治上及經濟上ノ利害ヨリ打算シテ、日本ニ接近センコトヲ求メ、日本ノ韓国合邦ヲ承認スルニ至レリ」^⑭。すなわち、「日露第二回協約」は、「ノックス中立化提案」にたいする、日本とロシアの東三省における共同綱領であったとともに、協約締結後二箇月もたたないうちに強行された「韓国併合」の不可欠な国際的条件として機能したということができる。^⑮

II

わずか数年のあいだにもめまぐるしく展開していた日本をはじめとする帝国主義諸列強の、東三省をめぐる諸関連のなかで、東三省の清朝権力はどのような認識と行動を示していたのか。錫良は、この帝国主義的国際環境のもとでの「日露第二回協約」および「韓国併合」という現実を次のように把握する。まず、東三省が日本とロシアの植民地になってしまっていることは全世界に周知のこととなっているとし、日本は、

沿安奉南満路線所至、其鐵路警察及車站人員、多係陸軍軍隊、安東遼陽海城鉄嶺長春、且均有聯隊駐紮、吉林則延吉一帶、亦駁逼處矣

のごとく、奉天、吉林を自己の軍事的支配下に置くための準備をしており、他方、ロシアの方も、

進觀蒙古、如在掌握、近於西伯利亞沿路車站、増建営房、添紮軍隊

という配置をととのえつつある。日本が、今ただちにその「侵略主義」を実行しないのは「近甫併韓、因於財力」なるためである。このような「危機四伏」する東三省で、ひとたび禍がおこれば、「満州は朝鮮同様となる」ことは必至である。今や、全国の力を傾むけて東三省を保全することこそ、「全国を保つ」ことに通じるものである。そして、最後に、「南宋士大夫の議論未だ定まらざるに、金人の兵已に河を渡る」という教訓を引きあいにして、

若武備不修、欲藉筆舌之爭、以固吾圉、不出三稔、恐閔以東、將為朝鮮之続耳
と警告していた。^⑯ また、これより先、錫良は、背腹に敵を受けた東三省の辺防兵備について、一つは対ロシア、一つは対日本、もう一つは「為勦鬪匪之用」に、軍隊の改編を上奏していたのである。^⑰

ところで、錫良にとって、この錯綜した対外諸矛盾に対処し、同時に自強を図る最善の方策は「借債造路」につきるのである。^⑱ かれはこう主張する。

今於無可收拾之中，作萬一保存之想，非於兩國〔日本とロシア〕路線之外，別築一路，不足¹⁹以救危亡

まさに收拾しがたい現状，日本とロシアの植民地的状態を開くための政策としてこの「造路」が提起されていたといえる。その具体化案が「錦環鐵路建設」プランとして，錫良の主導により建設仮契約の調印にまでゆきつくことになる。しかし，最終段階でこのプランは挫折することになったのである。

では，なぜ錫良が「錦環鐵路」の建設に全力をそそいだのか。東三省の命脈がすでに日本とロシアの両国の手中にあることを明確に認識していたければ，同時に危機に瀕しつつもなお完全に「朝鮮」の状態に陥っていないという現状認識を前提として，対応する。かれにあってその前提を支えているものは，「列強牽制之力」＝「均勢之説」がそのすべてであった。

東省生路祇此錦環一條，東省生機祇有均權一法

という結論もそこから導びきだされる。そして，錦環鉄道建設のための借款問題は，まさしく帝國主義列強間の東三省における「均勢」をめざして出現したのである。

東三省総督錫良と奉天巡撫程德全は，錦環鐵路借款計画をすすめていたアメリカ借款団とイギリスのボーリング商会との間に，1910年10月2日，仮契約を結んだ。²⁰これはあきらかに，日本とロシアを牽制する目的をもったものであった。錫良はこう述べていた。

適美國以日本壟斷滿州，彼之商務遭其損失，積憤不平，欲以投資，均其利益，臣等恰於此時議設錦環鐵路，該國商人允以鉅款貸我，又因英與日盟，必須聯英入股，以杜英人之牽掣，遂合為英美公司共貸此款，此雖名為商路，實含有政治外交之策²¹

すなわち，日英同盟にゆさぶりをかけるとともに，東三省でのアメリカの経済的利害を楨桿にして，日本の「南滿州鉄道」とロシアの「東清鉄道」とに対抗する錦環鉄道の建設を企図したのである。

しかし，この「政治外交之策」が，

非借外人之財，不足以經營東省，尤非藉外人之力，不足以抵制日俄²²

という立場からのものであったことはいうまでもない。当時，東省財政監視官であった熊希齡も，錦環鐵路借款を実現するよう度支部尚書載澤に上申した書函のなかで，東三省の歴史を国際政治の流れからふりかえって，

東三省自甲午戰後，遼東一隅，幾為日有，俄與法德出而干涉，始還於我，庚子一役，又為俄有，日本出而干涉，遂至開戰，戰勝之後，日本將欲行其代理統治主義，復因各國疑忌，及與我約開放門戶，非有愛於我也，蓋以避各國之干涉也，是東三省之亡而復存，危而復安，無非各國牽制之力²³

と総括し，

今我理財練兵，能力不足，烏足以抗日本，惟有利用外交，令各國互相牽制²⁴と主張していた。

このような、錫良らが方針とした「均勢」のための「列強牽制」論は、ほかならぬ中央政府においてもこれを推進していた。宣統元年七月初四日（1909年8月19日）の密諭で、

莫如廣闢商埠，俾外人躋至，隱杜壟斷之謀，厚集洋債，俾外款內輸，陰作牽制之計，既使各國互均勢力，兼使內地藉以振興，似尚不爲無見²⁵

と述べて、東三省を帝国主義列強の「自由市場」にすることが必要であることを命じていた。それは、1906年から1909年までの四年間に中国全体で29箇所の開港開市場が開かれたが、そのうち21箇所が東北地域に集中し、かつ、その21の開港市場は1861年の牛莊開港以来、一挙にひらかれたものであることから理解しうであろう。²⁶

こうしてみると、中央政府はもとより、とくに東三省督撫をはじめとする地方権力掌握グループが、非常に積極的な姿勢でいわゆる「均勢論」にもとづく外交政策を展開しようとしていたことがよみとれる。これを、伝統的外交政策としての「以夷制夷」とみることは簡単だが、むしろ義和団運動以後の帝国主義世界体制にみずから適応した、あるいは帝国主義列強によって規定された清朝国家権力の変容のあらわれとして位置づける必要がある。帝国主義諸国間の矛盾を利用するという政策は、帝国主義的世界秩序のもとでの半植民地半封建国家支配層のとらざるをえなかった、しかもそれが国内政治矛盾の激化を招かざるをえなかったような政治体系の一環として展開されたのである。

III

ところで、錦瑗鐵路建設がどのような経過のなかで結局実現しなかったかについて検討しておこう。それには、外交関係からみて二つの要因があったと考えられる。第一に、帝国主義列強間の矛盾、第二に、清朝権力内部の矛盾である。

帝国主義列強間の矛盾とは、日本とロシアを一方の極とし、他方にアメリカという配置である。イギリスは、錦瑗鐵路建設の工事請負会社としてボーリング商会が参加していることにたいし、「之が建設ニハ、予メ兩國ノ同意ヲ要ス」という態度を示し、アメリカの日本、ロシアに対する方針とは一定の距離を置いていた。²⁷ 日本側は最初、錦瑗鐵路問題にたいし、この鉄道が「南滿鐵道トノ距離比較的ニ隔離セルコトヲ予想セルニ」よって、「日本ハ該鐵道敷設ノ為、必要ナル資金ノ貸与並ニ技師材料ノ供給、及工事ノ請負ニ加入スルコト」「清国ハ錦瑗南滿兩鐵道ヲ聯絡スル為、追テ錦瑗鐵道ノ一駅ヨリ東南ニ向ヒ、南滿鐵道ニ達スル線路ヲ敷設スベキコト」という、²⁸ 二つの条件のもとに「該鐵道ノ敷設ニ賛同シ、且之ニ加入」することを決定し、清国に通告した。他方、ロシア側は、「錦瑗鐵道ハ、其ノ發起人ノ計画ニ依ルトキハ、露国ノ經濟上及軍略上ノ利益ニ最有害ナル結果ヲ来スベシ」として、「清国政府及英米資本家組合ニ対シ、錦瑗鐵道ノ代リニ他ノ一線ヲ敷設」（張家口・恰克図鐵道）することを提議することとしていた。そして、同時に「元來錦瑗線ハ、日露兩國ノ利益ニ対シ、程度ノ差異アルモ共ニ影響ヲ及ボスヲ免レザルモノ

ナルガ故ニ、前項ノ考案ハ日本政府ニ於テ賛助セラレムコトヲ希望ス」と日本側へ働きかけていた。²⁹ 日本側はさっそく、これを受けて、「該鉄道〔張・恰鉄道〕ノ敷設ニ賛助ヲ与ベテ、錦瓊鉄道ノ計画ヲ中止セシメ、以テ滿州ノ事態ヲ保全スルニ努メ、之ト同時ニ我モ亦列國ト共ニ恰克図鉄道ニ加入シ、同鉄道ノ我ニ及ボスベキ悪影響ヲ緩和スルヲ期スルヲ得策」とし、³⁰ 「該鉄道ノ敷設ヲ賛助シ、之ニ依リ錦瓊鉄道ノ廢罷ヲ見ルコトヲ得バ、……滿州ノ現状ヲ永遠ニ維持セムトスル帝國政府ノ大方針ヲ遂行スル上ニ於テ大ナル利益ヲ見ルコトヲ得ベク」とする方針のもとに、ロシア側の張・恰鉄道計画に賛同を与えた。³¹ こうして、日本とロシアの歩調はそろうことになり、錦瓊鐵路計画を「廢罷」するための基礎ができた。日本政府にしてみれば、錦瓊鉄道建設に賛同したのは、「己ムヲ得ズ、或条件ノ下ニ同意シタルコトナレバ、若シ露國政府ノ反対ニ依リ成立セザルコトヲ得バ、日本國政府ニ於テハ、無論異存ナキ所ナリ」ということであつたわけである。³²

在清國伊集院公使がこの間の事情を、清朝内部の政治的情勢とかかわらせて、「右露國ノ提議ハ、清國政府ニ於テ到底承諾シ得ズトノ意向ナリ」「兎ニ角、錦瓊鉄道問題ノ發展ハ、清國ニ取リ内外双方面ノ關係ニ於テ益々難局ノ加ヘ来リ、当局者モ昨今殆ンド持余シノ実況ナリ」と報告していることからみても、ロシアの反対と日本のロシア支持という情勢が、清朝にかなりの打撃を与えていたことがうかがえる。ロシアの強硬な反対が正式に伝えられる以前にも、イギリス外相グレイは、在清國公使ジョルダンにたいして、「日露兩國ニ議ラズシテ、本件ヲ遂行スルコトハ全然不可能ナル」ことを、清國政府に申し入れるよう訓電していた。³³ フランスも、同じ趣旨を清國政府に警告していた。³⁵ かくして、日本およびロシアのアメリカにたいする政治的外交的攻勢は、「清國政府」への圧力をつうじて成功したのである。

アメリカは、ロシアからの強い反対にあつたが、國務長官ノックスはロシア宛に下記のような覚書を送付し、ロシアの抗議によって錦瓊線計画を放棄しえないことと、修正案には応じること、および反対のない状況で建設にとりかかりたいと回答した。すなわち「合衆國政府は、すでに示した理由により、清帝國のいかなる地方においても、アメリカ國民の合法的企業を妨害するいかなる第三國の權利を認めることはできない。さらに、ロシアがかくの如き權利を主張しようとすることを信ずべき理由は何もない。しかし同時に、ロシア帝國政府が錦州～チチハル～環琿計画の修正案を提示しようとするならば、合衆國政府は自らの影響力を行使して自國民及び清國政府と共にその修正案を充分にかつ友好的に考慮する用意がある」「より広汎な協同プランを討議するに先だち、北京のアメリカ・グループの代表及びイギリス商社は、今後どのような反対も起らないと信じる錦州～チチハル～環琿線の少くとも第一段階について、明確なる實際的条件の締結を希望している」。³⁶ とくに、アメリカ財団の代表者であつたW. ストレイトは、ペテルスブルグに出向いて、ロシア外務大臣イズウォルスキーおよび大藏大臣ココフツォフと会談していたが、それは「できうれば、ロシアの反対をとりのぞく」ことにあつたという。³⁷ 会談で、イズウォルスキーは「露國ハ兵力ニ訴ヘテ迄モ、此計画ヲ妨害スルコトナカルベキモ、其外總テノ手段ヲ盡シ

テ之ニ反対スルノ覚悟ナリ」と述べ、あくまでも錦瓊鐵路計画に反対した。³⁸そして、駐ロシア本野大使は、「米国ヨリノ内報ニヨレバ、米国政府ニ於テモ、露国ノ反対アルニモ拘ラズ、錦瓊鐵道敷設ヲ斷行セシムルガ如キ意思ハ無キモノノ如シ」と本省に打電していた。³⁹

こうして、アメリカの主導ではじめられた錦瓊鐵路借款計画は、一方では日本、ロシアによる清朝政府への「警告」が機能するなかで、他方アメリカ政府にたいする直接的反対が効を奏したといえる。

つぎに、この計画が実現をみなかった第二の要因としての清朝内部の政治的矛盾についてふれておこう。1909年10月2日に、錫良と程徳全は、ストレイトおよびポーリング商会との間に「錦瓊鐵路借款仮契約」を締結し、中央政府に上申した。ところが、その仮契約は、外務部、度支部、郵伝部の合同協議を経るなかで、同年11月24日付の会奏において破棄されてしまった。その理由は、仮契約第五款と第六款に、「所有該路事宜、由鐵路公司經理」「該路公司由中、美、英等三國人聯絡而成」「如有餘利、應提一百分之十、作爲酬勞之資」という内容を含み、それらが「均侵損利權」であると判断されたためであった。⁴⁰これにたいして、錫良は抗議の意味を含んだ上奏を同年12月12日（宣統元年10月30日）に提出し、

夫築路之舉、他省志在只利、固當謀出萬全、東省則所爭者、只在早築一日、軌躅交通、國防鞏固⁴¹

と述べて、その「国防」的意義を強調するとともに、ストレイトがこの借款を外交上重要なものであると指摘していたことを引用して、この錦瓊鐵路借款のほかに東三省の危機を救う道はないと主張していた。⁴²

ちょうどこの頃、「ノックス中立化提案」が出されて（12月18日）、日本・ロシアから拒否されたことはすでにふれた。清朝政府はアメリカ代理公使フレッチャーから「ノックス中立化提案」を受け、それにたいし外務部が次のような回答を与えた。まず、

深望貴國與有關係之各國政府、互相贊助、俾中國將日俄兩國在東三省承造之各路購回、所有中國行政權不致有所關礙、並以副利益均沾之義

とノックス提案に全面的な賛同を与え、ついで錦瓊鐵道問題に関連して、

至錦瓊鐵路、確係中國所應行興築之路、欲造此路、自不能不借用外款

と述べて、すでにいったん破棄していた錫良とストレイトとの間に結ばれた仮契約を、改訂すべき点を改訂して再度考慮する旨返答した。⁴³外務部はこのあと、それぞれ郵伝部と度支部に送付して、

西十月間、所訂錦瓊鐵路借款建築草合同、美政府重視此事、以爲於將來統併鐵路之辦法、有最切要之關係、若錦瓊之局既成、則按此約、可令該公司出頭集各國之資、而築各處之路、將來歸併之大局、亦視乎錦瓊一路而爲之基礎

と、仮契約の再検討をうながしていた。このような考え方の基礎は、

惟東省情事與內地不同、內地借款造路、祇爲商務利益起見、東省則在利用各國之勢力、互相牽

掣、以期保我之權

に示される「均勢論」にあることは明瞭であろう。⁴⁵ 外務部の咨を受けた郵伝部も、またノックス提案に賛意を表わし、まず錦環鐵路問題から処理すべきことを説き、

倘統一之計不能遽成、則此路尤爲當務之急、亟應及早定議

と主張していた。⁴⁶ こうしたなかで、1910年1月20日、仮契約は「多少ノ修正ヲ加ヘタル上、其内容ヲ政府ノ決議トシテ上奏シ、裁可ヲ經」ていたのである。⁴⁷ そして同月28日には、錫良とストレイトの仮契約を再検討の後、正式の契約とすると、アメリカ政府に通告した。錫良は、計画がふたたび軌道に乗りだしたと判断し、ただちに正式の契約を結ぶ準備に入り、天津へ、広東按察使鄭孝胥と吉林交渉使鄧邦述を派遣して、ストレイトと面議させ、⁴⁸ 同年三、四月には正式契約二十一箇条の草稿を成立させていた。⁴⁹ ノックスの中立化提案によって、一度破棄された錦環鐵路借款仮契約問題が復活したのである。

しかしながら、すでにふれておいたように日本とロシアの、錦環鐵道問題への強硬な干渉が行われたのもこのころであった。外務部は、1910年3月12日（宣統2年2月2日）、錫良に電報を送り、その間の事情を、

錦環路事、日俄兩國來照、要求甚多、其餘各國意見尚未得、實合同應從援議

と述べて、正式契約の延期を指示したのである。⁵¹ 錫良はもちろん、指示に従いつつも、なお、東三省の「生路」こそこの計画にかかっているとりくかえし実現を要求していた。⁵² ほぼ時を同じくして「日露第二回協約」締結の準備交渉の進行が伝えられるが、錫良はそれとの関連でも、一刻も早く正式契約調印を主張し、錦環鐵路が具体化しないのであれば、さしあたり錦州と洮南を結ぶ線を実現すべきであると密陳していた。⁵³ 他方、ストレイトはペテルスブルグへ赴むいて、ロシア側の説得にかかっていたがそれも失敗に終わった。列強間の巨大な政治的動向に規定されていたといわざるをえない。錫良にとっては、錦環鐵路問題はそうした列強の矛盾の間を泳ぐことができるものとしてとらえられていた。したがって、「借債造路、不爲我國第一救亡政策」「其提綱挈領之要務、則在於錦環鐵路一事」と確信していたのである。⁵⁴ しかし、外務部は、1911年1月15日（宣統2年12月15日）の議覆で、最終的に錦環鐵路問題を破棄するにいたる。⁵⁵

最後の段階で、清朝政府（とくに外務部）は錦環鐵路借款計画を破棄した。このことは、錫良の「均勢論」にもとづく東三省における対外問題処理と異なる傾向を示すものであった。駐清国公使伊集院彦吉の報告にもあるごとく、清朝政權掌握グループ内に「米清同盟派 = 袁世凱派」があり、かれらが「ノックス中立化提案」にたいし積極的に動き、いわばその系列下で錫良らの錦環鐵路借款が再生したとみることができる。しかし同時に、それらにたいして矛盾をもつ「攝政王一派」が錦環鐵路借款計画を挫折させたのである。⁵⁶ 帝國主義列強間の矛盾は、このような権力内部の矛盾を通して作用していた。

たしかに、錫良のアメリカ資本導入計画は東三省では失敗したといえる。だが、全国的にみれ

ば、張之洞は湖広鉄道借款を英仏独三国借款団との間に成立させていた(1909年6月)。しかも、この三国借款団にアメリカは割りこみを策していた。他方、中国民族運動は、「鉄道自辦運動」の高揚をむかえ、そういう事態の急迫の前に、三国はアメリカの参加を認め、1911年5月20日、郵伝部大臣盛宣懷との間に正式調印したのである。アメリカは、あきらかに錦環鉄路にかわるものを華中地域で手に入れたことになる。

とすれば、その意味において、清朝国家権力の中核グループはすべて「借債造路」を方針としていたといえるだろう。錫良らもその枠組において一定の役割を果たしていた。まさしく、このような政策にたいして「鉄道自辦」の広汎な運動が展開していた。そして、盛宣懷の「鉄道国有化政策」を発火点として辛亥革命への展開があったのである。

〈註〉

- ① 拙稿「東三省における辛亥革命」(歴史学研究, 1970年3月, No.358)において、東三省における「憲政」をめぐる政治的諸矛盾の展開を、辛亥革命とかかわらせてとらえる試みをおこなった。小論は、そのなかで不十分にしかふれることのできなかった、東三省総督錫良の対外認識を「錦環鉄路借款問題」からあきらかにしようとするものである。
- ② 菊池貴晴氏『中国民族運動の基本構造』, 1966年, 大安, 第三章。
- ③ 『清宣統朝中日交渉史料』巻一, 29丁a, 宣統元年3月20日の条。
- ④ 「満州問題に関する協議会」の性格は、「門戸開放」主義を対米関係から公認したことであり、「西園寺＝林の時代の日本の対満政策が、すくなくとも原則的にはアメリカ人のいう門戸開放を指導原理とするものであった」(中山治一氏「対満政策における西園寺＝林路線から桂＝小村路線への転換」『史林』45巻6号)といわれている。しかし、それはあくまでも対米「改善」という点にのみいえるのであって、対清国関係においては「宜シク清国ニ対シ指導者タルノ地位ニ立」つための経過点にしかすぎない(『日本外交年表並主要文書』上, 264頁)。
- ⑤ 『日本外交文書』, 41巻ノ1, 76頁。
- ⑥ 同上書, 42巻ノ1, 事項11。
- ⑦ 『議會制度七十年史, 帝国議會史上巻』, 566, 567頁。
- ⑧ 『外国新聞摘要』(外務省), 第2号, 明治42年3月25日, 18頁。
- ⑨ 同上書, 7—8頁。
- ⑩ 『日本外交文書』, 43巻ノ1, 410頁。
- ⑪ 『外国新聞摘要』, 第20号, 明治43年3月10日, 1頁。
- ⑫ 同上書, 3頁。
- ⑬ 『日本外交年表並主要文書』上, 281頁。
- ⑭ 『外国新聞摘要』, 第28号, 明治43年7月10日, 14頁。
- ⑮ この「韓国併合」を論じたベルリンの「ライヒスポーテ」紙は次のごとく述べていた(1910年9月22日付)。
「世人は嘖々として、日本の韓国併合を賞讃すと雖も、日本は併合の結果島国たる地位に伴ふ安全を抛棄したり、是れ果して同国永遠の利益なりや否や疑問と謂ふべし」
「日本が韓国を併合したるは大失策と謂ふべし、何となれば日本は英国の発達史を無視し、島国の地位を棄て亜大陸に於て容易に攻撃せられ得べき国境を有し、款を敵に通ぜんとする韓国民を自国民と為したるを以てなり」
「結局日本は、埃及及印度に於ける英国の辛酸なる経験を嘗めん、韓民は或は一時日本に服従すべしと雖も、敵愾心は依然として存すべく、桑港に根拠を有する排日韓人の党与は、日本の韓国併合に反対し『自由及祖国の独立の爲めに戦はざるべからざることを同胞に慫慂せり、去れば韓国は日本にとりて、獅子身中の蟲たらずんばあらず、是れ炯眼なる英国が大に日本の併合策を助成したる所以なり』」(其の果して日本の福祉たるや否やは前述の如く疑問たらずんばあらず」(『外国新聞摘要』, 第37号, 明治43年11月25日, 3—4頁)。
- ⑯ 錫良「密陳東省防衛恐牽全局亟宜練兵準備藉以圖存摺」(宣統2年9月14日), 『錫良遺稿 奏稿』第二冊, 文書番号1121号。
- ⑰ 同上「統籌吉省邊防兵備情形請將旧有陸防各軍先行改編陸軍一鎮摺」(宣統2年2月15日), 同上書, 文書番号1013号。

- ⑮ 同上「密陳籌借外債以裕財政而弱敵勢摺」（宣統2年8月初6日），同上書，文書番号1099号。
- ⑯ 同上「籌借外債議築鐵路摺」（草合同一件）（宣統元年8月19日），同上書，文書番号898号。
- ⑰ アメリカ借款団は，タフト政権の國務長官ノックスのもとに，鉄道王 E. Harriman をはじめとして，J. P. Morgan & Co. や Kuhn Loeb & Co., First National Bank, National City Bank of New York などニューヨーク財団によって組織されていた。その代表者が，前奉天アメリカ総領事，Willard Straight であった。なお，註⑮参照のこと。
- ⑱ 錫良「密陳借款修築錦環鐵路片」（宣統元年10月30日），『錫良遺稿 奏稿』第二冊，文書番号935号。
- ⑲ 註⑮
- ⑳ 王芸生輯『六十年来中國與日本』第5巻，305頁，熊秉三先生存稿。
- ㉑ 同上書，306頁。
- ㉒ 註⑮
- ㉓ 拙稿「帝國主義と農村經濟についての覚書」『中国近代史研究会報』No.11。
- ㉔ 『日本外交文書』，43巻ノ1，492頁。
- ㉕ 同上書，460頁。
- ㉖ 同上書，472，473頁。
- ㉗ 同上書，476頁。
- ㉘ 同上書，473頁。
- ㉙ 同上書，482頁。
- ㉚ 同上書，479頁。
- ㉛ 同上書，462頁。
- ㉜ 同上書，465頁。
- ㉝ 同上書，489—490頁。原文は英文，引用者の試訳である。
- ㉞ 『六十年来中國與日本』，第5巻，331頁。ウィッテとの会談。
- ㉟ 『日本外交文書』，43巻ノ1，492頁。
- ㊱ 同上書，493頁。
- ㊲ 『六十年来中國與日本』，第5巻，301頁。
- ㊳ 同上書，301頁。
- ㊴ 錫良「籌借外款遵照部議妥籌辦法摺」（宣統元年10月30日），『錫良遺稿 奏稿』第二冊，文書番号934号。
- ㊵ 註⑰
- ㊶ 『六十年来中國與日本』，第5巻，313頁。
- ㊷ 同上書，315—316頁。
- ㊸ 同上書，316—317頁。
- ㊹ 『日本外交文書』，43巻ノ1，434頁。
- ㊺ 『六十年来中國與日本』，第5巻，317—318頁。
- ㊻ 『清宣統朝中日交渉史料』，巻四，15丁b, 16丁b。
- ㊼ 『六十年来中國與日本』，第5巻，332頁。
- ㊽ 『清宣統朝中日交渉史料』，巻四，16丁b。
- ㊾ 同上書，17丁a。
- ㊿ 同上書，5丁b，6丁a。錫良「東省大局益危密陳管見摺」（宣統2年7月12日），『錫良遺稿 奏稿』第二冊，文書番号1086号。
- ① 註⑱
- ② 『清宣統朝中日交渉史料』，巻六，9丁a—11丁a。
- ③ 『日本外交文書』，43巻ノ1，395頁。
- 〈補〉『中国近代鐵路史資料』宓汝成編，中国科学院經濟研究所，中華書局 第二冊，617—640頁には関連資料が集められている。